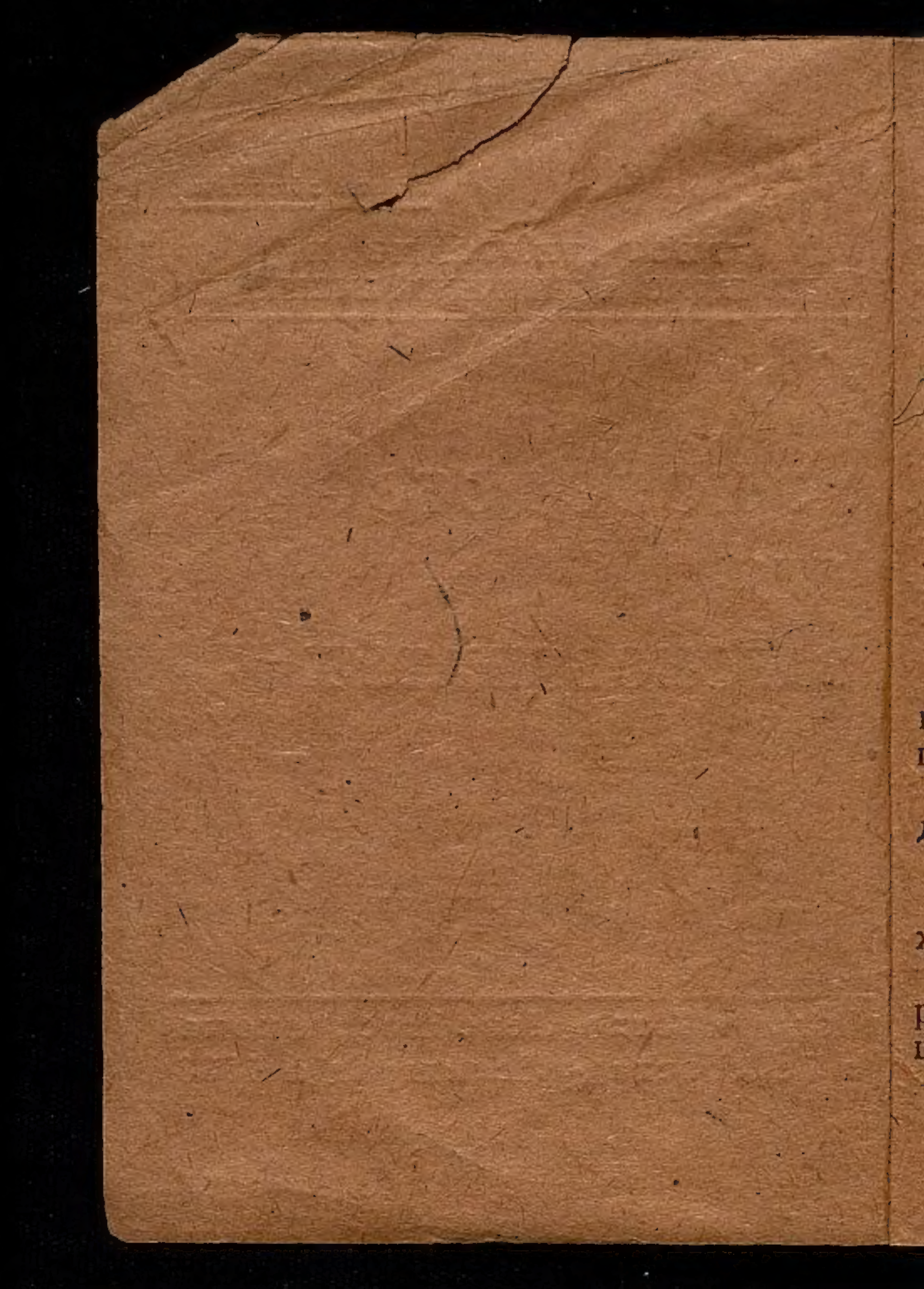
Издание официальное

ТРЕСТ „ЛЕНТРАМВАЙ“
ОТДЕЛ КАДРОВ И ТЕХНИЧЕСКОЙ ПРОПАГАНДЫ

РУКОВОДСТВО ДЛЯ ВАГОНОВОЖАТЫХ

Издательство Леноблисполкома и Ленсовета • Ленинград • 1933



Утверждено Зам. Нач. Упр. Экспл
Треста „Лентрамвай“ *И. Шейкин.*
27 февраля 1933 г.

РУКОВОДСТВО ДЛЯ ВАГОНОВОЖАТЫХ

А. Общие правила

§ 1. Служебные обязанности вагоновожатого заключаются в управлении вагоном.

Управляя вагоном, вагоновожатый должен:

а) соблюдать заданные пробеги;

б) наблюдать за безопасностью движения;

в) наблюдать за исправностью и сохранностью вагона и вагонного имущества;

г) экономить электрическую энергию;

Управляя вагоном, вагоновожатый является ответственным за жизнь пассажиров, за безопасность пешеходов и встречных экипажей; он отвечает за доверенный ему вагон, а потому он всегда должен быть внимателен и осторожен и исполнять все правила езды.

§ 2. Каждый вагоновожатый обязан хорошо знать правила пользования трамваем, правила пешеходного и транспортного движения, обязательное постановление об ответственности за нарушение этих правил, а также инструкции, циркуляры и приказы, касающиеся его работы,

§ 3. Воспрещается вагоновожатому:

а) при угрожающей опасности вагону в движении оставлять вагон до полной его остановки;

б) передавать съемную рукоятку контроллера кому-либо, кроме инструкторов, ревизоров, зав. участ. и их помощников, дежурных по движению, обер-кондукторов, дежурных линейных слесарей, конт-

ролеров, сменных и учеников вагоновожатых и лиц, имеющих карточки с правом контроля;

в) оставлять на месте малую стоповую рукоятку контроллера, уходя с площадки вагона.

При езде с учеником, учитель вместе с учеником отвечает за правильность и безопасность езды.

§ 4. Вагоновожатый обязан исполнять служебные распоряжения старших агентов, а именно:

а) на линии—инструкторов, дежурных по движению, обер-кондукторов, зав. участками и их помощников, ревизоров и лиц, имеющих карточки с правом контроля;

б) в парке и на территории парка — зав. парком и его помощников.

Б. Выезд из парка

§ 5. Убедившись, что на рельсах нет предметов, мешающих движению вагона, и в траншеях нет никого из ремонтных

рабочих, вагоновожатый дает об этом знать кондукторам звонком. Получив от кондукторов сигнал отправления, вагоновожатый медленно пускает вагон в ход. Трогая, вагоновожатый должен дать предупредительный звонок.

§ 6. Действие электрического, воздушного и ручного тормозов и песочниц вагоновожатый обязан проверить на первом (парковом) рейсе, заявив о замеченных неисправностях линейному агенту и дежурному слесарю и отметив их в вагонной книжке.

Явка и осмотр вагонов на линии

§ 7. При сдаче вагона сменному, вагоновожатый должен устно, а в случае необходимости,—письменно, передать ему обо всех замеченных неисправностях моторного и прицепного вагона, а также и о неисправностях пути и воздушной сети, указывая неисправный пункт (участок).

Сдача не должна задерживать вагона, а, в случае необходимости, сменяющийся

должен сопровождать вагон лишний перегон.

В случае неявки сменного, сменяемый должен продолжать работу.

§ 8. Воспрещается сдавать вагон явно нетрезвому вагоновожатому.

§ 9. Приняв вагон на линии, вагоновожатый обязан осматривать буксы и бугель не реже 2-х раз в смену и следить за тем, чтобы в песочницах имелся песок, а песочный рукав находился над головкой рельса.

В. Правила езды

I. Езда на ровном участке

а) Трогание с остановки

§ 10. Перед троганием вожатый должен ждать сигнала кондуктора моторного вагона, зеленого сигнала светофора, знака рукой регулировщика, или зеленого сигнала сигналиста, разрешающего движение. Помимо того, вожатый должен сам обратить внимание на

то, чтобы не было пересекающих путь вагонов и чтобы стрелка была правильно поставлена.

§ 11. Перед троганием вожатый должен убедиться в том, что:

а) ручной и воздушный тормоза отторможены;

б) все пассажиры окончили высадку и посадку с передней площадки моторного вагона.

У входящих с передней площадки пассажиров вожатый должен проверить карточки. После этого вагоновожатый, не допуская переполнения передней площадки сверх установленной нормы закрывает дверцу площадки, дает предупредительный звонок и включает ручку контроллера.

§ 12. При включении моторов нужно делать выдержку на всех положениях контроллера по $1^1/_2$ сек., кроме первого, на котором выдерживать 1 сек.

При этом на горизонтальных участках пути, при езде на последовательном

включении моторов, для перевода ручки на последнее ездовое положение нужно около одной четверти расстояния между столбами или 8 м. При езде на параллельном включении моторов для перевода ручки на последнее[1] ездовое положение (считая от положения „стоп") необходимо не более одного пролета между столбами или 30 м.

Затяжка при включении моторов, так же как и слишком быстрое влючение, недопустимы.

б) Езда по знакам

§ 13. При управлении вагоном вагоновожатый должен соблюдать заданный пробег при наименьшем расходе электрической энергии. Для этой цели на линии имеются специальные знаки для руководства вагоновожатого при управлении вагоном.

§ 14. В темное время на слабо освещенных пунктах или во время тумана или сильно буксового пути, езда по знакам не обязательна, а производится с

уменьшенной скоростью в зависимости от степени видимости.

§ 15. Знаки эти следующие:

а) знак, состоящий из голубой полосы, расположенной между двумя белыми прямыми полосами, помещается в начале участка, на котором надлежит ехать на параллельном включении моторов.

Проехав этот знак, вагоновожатый обязан, правильно включая моторы, перейти на параллельное включение, если это позволяет состояние пути и нет какого-либо препятствия (пешеход, извозчик, автомобиль и т. п);

б) знак, состоящий из красных и белых косых полос, помещается в месте выключения тока.

Проехав этот знак, вагоновожатый обязан выключить моторы и ехать без тока до обязательной остановки.

в) Знак, состоящий из черных и белых косых полос, помещается в начале участка, на котором езда на параллельном включении моторов не разрешается;

Проехав этот знак, вагоновожатый не должен включать моторов параллельно до тех пор, пока опять не проедет голубого знака;

г) знак, состоящий из зеленых и белых косых полос, помещается на разделительных столбах, на которых помещается участковый выключатель.

Проезжая мимо этого столба, вагоновожатый должен выключить ток, с таким расчетом, чтобы бугель прошел участковый выключатель без тока. Включение вновь моторов в этом случае надлежит делать без выдержки по положениям до прежнего положения, с которого моторы были выключены у этого знака. Также можно поступать при всяком кратковременном выключении моторов, если только вагон не был заторможен или вообще не уменьшил значительно скорости.

§ 16. При быстроходном вагоне или, если произошел загон, следует выключать ток ранее красного знака или ехать на последовательном включении моторов

на столько, чтобы не сделать загона на конечный пункт.

§ 17. При вагоне тяжелом на ходу, а также, если получилась задержка в пути, вагоновожатый должен выключать моторы несколько позже красного знака, однако, не менее чем за 4 пролета до остановки.

Примечание. О том, что вагон тяжелый на ходу, вагоновожатый обязан тотчас же сообщить ближайшему линейному агенту и дежурному слесарю. Такой вагон по возможности заменяется другим вагоном, вызываемым из парка. Если причиной тяжелого хода является неправильная установка тормозных колодок, то причина эта устраняется дежурным слесарем на линии.

Не допускается выравнивание времени пробега в случае задержки или при тихоходном вагоне путем перехода на параллельное включение моторов на участках, где такая езда не разрешается.

в) Внимательность и осторожность при езде

§ 18. При управлении вагоном все внимание вагоновожатого должно быть обращено на путь перед вагоном. Левая рука должна лежать на большой рукоятке контроллера, правая — на ручке крана машиниста (при электрическом тормозе на песочнице).

Рука, находящаяся на рукоятке крана машиниста, должна последнюю обхватывать так, чтобы экстренное торможение воздушным тормозом с песком можно было сделать, не меняя положения руки.

§ 19. Воспрещается во время движения вагона отвлекаться каким-либо посторонним делом, как-то: курить, разговаривать, пить, кланяться кому-либо, вступать в разговоры и пререкания с лицами, находящимися на улице, проверять билеты у лиц, находящихся на площадке, отварачиваться и т. п.

§ 20. Воспрещается во время движения вагона производить осмотр или

исправление каких-либо частей вагона, а также отходить от контроллера для каких бы-то ни было целей.

§ 21. Во время движения вагоновожатый должен подавать предупредительные звонки в следующих случаях:

а) разъезжаясь со встречным вагоном,
б) подъезжая к перекресткам улиц,
в) при выезде из под мостов,
г) во всех случаях, когда можно опасаться внезапного появления пешехода или экипажа.

§ 22. Воспрещается без нужды выключать и включать ток или подтормаживать вагон, ездить на положениях с сопротивлениями (реостатных).

§ 23. Во время движения вагона, вагоновожатый не должен подъезжать к идущему впереди вагону ближе двух пролетов при последовательном включении моторов и ближе четырех пролетов— при параллельном включении моторов. При буксовом пути указанные расстояния удваиваются.

§ 24. Почувствовав себя больным, вагоновожатый не должен через силу вести вагон, но должен о болезненном состоянии заявить кондуктору, а также дежурному по движению или обер-кондуктору, потребовав замены запасным.

г) Остановка вагона

§ 25. Вагоновожатый обязан останавливать вагон:

а) на обязательных остановках, обозначенных знаком „остановка“;

б) по красному сигналу или знаку регулировщика, а также по всякому непонятному для вожатого сигнала;

в) при опасности наезда (см. §§ 67, 68, 69);

г) по сигналу кондуктора моторного или прицепного вагонов;

д) для пропуска процессий, войск, пожарного обоза и т. п.;

е) по требованию линейных агентов и милиции;

ж) при всяком внезапном толчке или необъяснимом стуке;

з) Если на пути будет замечен какой-либо предмет: камень, кусок железа и т. п. (по остановке вагона указанные предметы должны быть удалены с пути);

и) при закрытом или закрывающемся шлагбауме на пересечке железнодорожных и трамвайных путей.

§ 26. Обыкновенную остановку надлежит делать воздушным тормозом без толчков, постепенно подтормаживая, для чего при выключении тока по знаку начинать тормозить за 1 пролет, а с последовательного выключения моторов—за 1/4 пролета. При буксовом пути указанные расстояния у д в а и в а ю т с я.

§ 27. При управлении вагоном (поездом), оборудованным только электрическим тормозом, следует поступать следующим образом:

а) торможение достигается поворотом ручки контроллера на тормозные положения;

б) при служебной остановке контроллер включается на тормоз с выдержкой на положениях до 1 1/2 сек.;

в) остановку надлежит делать без толчков, придерживаясь порядка начала торможения как указано в § 26, т. е. начинать тормозить в расстоянии от 1 до $1\frac{1}{2}$ пролетов в зависимости от скорости при езде на параллельном включении моторов и за полпролета при езде на последовательном включении моторов;

г) при экстренной остановке контроллер включается сразу на 3-е тормозное положение и после некоторой выдержки переводится по остальным положениям с расчетом, чтобы не получился „юз". С первым положением экстренного тормоза приводится в действие механическая песочница и посыпаются рельсы песком;

д) вагоны с электрическим тормозом оборудованы особыми контактными коробками для междувагонного соединения, укрепленными на наружной стороне тамбурных листов с каждой стороны вагона;

е) при сцепке вагонов, указанные коробки соединяются специальными съем-

ными рукавами, снабженными двумя головками по концам: одна из этих головок вставляется в коробку одного вагона, другая в коробку другого;

ж) на вагонах, оборудованных электрическим тормозом, ручной тормоз представляет из себя не подсобный тормоз, а служебный; поэтому вогоновожатый должен обращать особое внимание на состояние ручного тормоза, проверяя его действие на каждом рейсе;

з) при торможении электрическим тормозом вагоновожатый, доведя ручку контроллера до последнего тормозного положения и убедившись, что электрический тормоз не действует, немедленно приводит в действие ручной тормоз, с посыпкой рельсов песком;

и) если на этих же вагонах откажутся действовать оба тормоза одновременно, то вогоновожатый должен немедленно сообщить кондукторам, чтобы последние тормозили вагоны ручными тормозами;

к) о всех неисправностях ручного

или электрического тормоза вогоновожатый должен немедленно заявлять дежурному слесарю или дежурному по движению, которые, по проверке и невозможности исправления тормоза должны отправлять такой вагон в парк.

Примечание. Действие и порядок пользования механической песочницей следующие: пользование песочницей производится путем нажатия рукоятки по положениям, соответствующим степени открывания песочницы, а значит и количеству высыпаемого на рельсы песка. Крайнее положение рукоятки (до отказа), соответствует самому широкому отверстию песочницы и при этом положении на рельсы подается значительное количество песка. Это крайнее положение требуется в очень редких случаях экстренного торможения; во всех других случаях, когда к песку приходится прибегать для избежания буксовки при пуске вагона в ход или при служебном торможении, нет надобности открывать

песочницу полностью, а надлежит переводить рукоятку на одно из промежуточных положений.

§ 28. Подъезжая к обязательной остановке, вагоновожатый должен тормозить с таким расчетом, чтобы после остановки вагона передняя площадка моторного вагона находилась у знака „остановка“.

Если знак „остановка“ помещен на столбе раздела (знак—зеленые и белые косые полосы), то вагоновожатый должен остановить вагон так, чтобы контакт бугеля проехал столб раздела.

На остановках, где имеются рефюжи, надлежит останавливать вагон против рефюжа с таким расчетом, чтобы передняя площадка моторного вагона находилась у конца рефюжа (по направл движения).

§ 29. Если вагоновожатый по чему либо вынужден останавливаться, не доезжая до остановочного пункта хотя бы несколько шагов, то он может двинуться в путь не иначе, как после подачи предупредительного звонка (см. § 11)

По прибытии к остановочному пункту вагоновожатый обязан вновь остановить вагон.

§ 30. Если на остановочном пункте находится поезд, то вагоновожатый должен заранее замедлить ход путем заблаговременного выключения тока или ездой на последовательном включении с таким расчетом, чтобы без промежуточной остановки доехать до остановочного пункта. Если все же передний поезд не успеет отойти от остановочного пункта, необходимо медленно подъехать к нему и остановиться на расстоянии не ближе длины вагона. (10 метров).

После трогания переднего поезда выждать пока впереди идущий поезд не освободит место у остановки и тогда трогать с места и стать на остановочный пункт.

§ 31. При неисправности воздушного тормоза следует тормозить электрическим тормозом, выдерживая по положениям по $1^1/_2$ секунды. О неисправности воздушного тормоза сообщить

обер-кондуктору на конечном пункте и дежурному слесарю.

§ 32. При неисправности воздушного тормоза или его отсутствии и неисправности электрического тормоза следует пользоваться ручным тормозом. Езда на одном ручном тормозе разрешается только для того, чтобы довести вагон до конечного пункта или до места, где можно поставить вагон на запас. При этом вагоновожатый должен ехать с особой осторожностью, так как неисправность тормоза не освобождает вагоновожатого от ответственности за безопасность движения. О неисправности надлежить немедленно заявить линейному агенту и дежурному слесарю.

III. Езда на подъемах и спусках

§ 33. При включении тока на крутых подъемах (Невские мосты, Новосильцева и Поклонная гора) следует выдержать на каждом положении контроллера по $2^1/_2$ секунды.

§ 34. На подъемах воспрещается ехать на положениях контроллера шунтовых и реостатных и ближе трех пролетов за впереди идущим вагоном.

§ 35. Воспрещается ездить под током на больших спусках, где следует подтормаживать вагон с таким расчетом, чтобы скорость не превышала 25 километров в час и чтобы к остановке подъехать с уменьшенной скоростью.

§ 36. При продолжительных остановках на подъеме вагоновожатый обязан затормозить вагон кроме воздушного и ручным тормозом. Чтобы убедиться, что ручной тормоз держит, необходимо отттормозить воздушный тормоз.

При продолжительной остановке на подъеме вагонов, оборудованных только электрическим тормозом, вагоноважатый должен немедленно затянуть цепь ручного тормоза и заложить собачку на храповичок.

Трогаясь с остановки на подъеме, вагоноважатый должен одновременно включить ток и отпустить тормоз.

§ 37. В случае обрыва прицепного вагона не подъеме вагоновожатый обязан немедленно экстренно затормозить вагон (см. §§ 70, 71, 72, 73). При возможности прицепить оторвавшийся вагон, вагоновожатый должен перейти на другую площадку вагона, оставив кондуктора у ручного тормоза. Взявши вагон на тормоз на другой площадке, дать знак кондуктору отстормозить вагон, после чего начать спуск вагона вниз к прицепному вагону и взять таковой на сцепку по нижеуказанным правилам (см. § 80). При невозможности взять на сцепку, прицепной вагон ставится на ближайщие запасные пути сзади идущим поездом.

§ 38. Видя спускающийся с подъема по правому пути неуправляемый вагон или поезд, вагоновожатые позади идущих поездов обязаны, дав ход назад, с предупредительными звонками уходить от надвигающегося вагона, как можно дальше до тех пор, пока оторвавшийся вагон не остановится вполне. При этом

необходимо внимательно следя за тем, чтобы не произошло столкновения отходящих поездов.

§ 39. В случае отрыва прицепного вагона при его самоторможении, вагоновожатый обязан остановить моторный вагон и прежде чем пустить в ход поезд после сцепки, оттормозить прицепной вагон.

§ 40. Если вагон, поднимавшийся в гору, покатится назад под гору вследствие отсутствия тока на линии или вследствие какой-либо неисправности, то вагоновожатый обязан руководствоваться следующими правилами:

а) при полной исправности воздушного тормоза вагоновожатый обязан затормозить немедленно вагон воздушным тормозом, затянуть цепь ручного тормоза до отказа, заложить собачку на храповичок и приступить к выяснению причин обратного движения вагона;

б) при отсутствии или неисправности воздушного тормоза вагоновожатый обязан перевести малую рукоятку кон-

троллера на метку „назад“, большую рукоятку поставить на электрический тормоз и довести до последнего положения. Затем затянуть цепь ручного тормоза до отказа, заложить собачку на храповичок, выключить электрический тормоз, поставить малую рукоятку контроллера на „стоп“ и приступить к осмотру вагона;

в) в случае отрыва цепи или порчи ручного тормоза, вагоновожатый обязан перевести малую рукоятку контроллера на метку „назад“, большую рукоятку поставить на электрический тормоз и довести ее до последнего положения. Затем дать знать кондуктору о том, чтобы он тормозил ручным тормозом на задней площадке до полной остановки вагона;

г) все вагоновожатые последущих вагонов, при виде надвигающегося на них вагона, обязаны поступить, как указано в § 38.

§ 41. При въезде в крутые кривые, вагон должен иметь скорость не более 12 км. в час. Для этого вожатый должен до въезда в кривую подтормозить вагон с таким расчетом, чтобы въехать в нее с указанной скоростью. При въезде в кривую вожатый должен ехать без тока, тормоза должны быть отпущены.

§ 42. При проезде кривой, вожатый должен включать быстро контроллер до ездового последовательного положения и выключать ток с таким расчетом, чтобы в среднем скорость на кривой составляла 12 км. в час.

§ 43. При въезде в кривую из-за угла следует давать предупредительные сигналы.

§ 44. Пологие кривые можно проезжать с полного хода, Однако, при низких и острых ребордах необходимо также замедлять ход.

§ 45. При выходе с кривой, если в близком расстоянии следует уже вагон

по прямому пути, вагоновожатый, выезжающий из кривой, должен дать вагоновожатому, едущему по прямой возможность пройти, для чего свой вагон вести тихим ходом или совсем остановить, не загораживая при этом проезжей части улицы.

IV. Езда по стрелкам и пересечениям

§ 46. На крестовинах трамвайных путей, а также на пошерстных стрелках скорость должна быть 12 км. в час.

§ 47. Противошерстные стрелки, вагоновожатый должен проходить тихим ходом (5 км. в час), т. е. со скоростью пешехода.

§ 48. Приближаясь к стрелкам, вагоновожатый должен следить за положением пера стрелок и не въезжать на неправильно установленную стрелку или когда перо стрелки неплотно прилегает к рельсу.

§ 49. При необходимости переложить стрелку на узле, лежащую на постоянном направлении линии (не эксплоатируемой)

вагоновожатый обязан следить за тем, чтобы кондуктор переложил ее обратно в первоначальное положение.

§ 50. При проезде узла с автоматической электрической стрелкой вагоновожатый должен соблюдать следующие правила:

а) при необходимости проезда стрелки вправо проезжать добавочный провод под током;

б) при необходимости проезда стрелки влево проезжать добавочный провод без тока;

в) добавочный провод проезжать всегда со скоростью 8 км. в час.

Если же стрелка лежит правильно, то добавочный провод можно проезжать с нормальной скоростью по правилам езды, § 47 соблюдая, однако, правило изложенное в пп. а, б;

г) под добавочным проводом не останавливаться, иначе получится повреждение механизма автоматической стрелки;

д) если на стрелке или перед ней находится поезд, для которого стрелка должна быть положена иначе, нежели для сзади идущего поезда, то сзади идущий поезд должен остановиться перед добавочным проводом, пока передний поезд не выйдет всеми своими полускатами из стрелки, во избежание сходов;

е) если поставил по ошибке стрелку неправильно, то нужно перевести ее ломиком. Если стрелка перекладывается только в одну из сторон, то причина этого в большинстве случаев заключается в неправильной установке бугеля, при которой не получается замыкания одного или другого добавочного провода. В этом случае такой вагон должен рассматриваться, как неисправный, и вагоновожатый о нем сообщает дежурному по движению и записывает в свою вагонную книжку;

ж) места автоматических стрелок обозначены за 2—3 пролета до стрелки знаком, состоящим из черной стрелы на белом фоне;

з) добавочные провода ночью освещены зеленым фонарем.

§ 51. На пересечение путей, вагоновожатый может входить только по сигналу „путь свободен“—зеленый сигнал светофора или по соответствующему знаку рукой регулировщика или сигналу сигналиста.

Установленные в Ленинграде светофоры применяются для регулирования уличного движения на перекрестках улиц.

Все светофоры имеют только три цвета: зеленый, что означает—„путь свободен“, красный—„путь закрыт“, желтый—„внимание, приготовься к перемене цвета“.

При желтом цвете транспорт, выдвинувшийся за линию фасада углового здания, выходящего к перекрестку, и пешеход, сошедший с тротуара на мостовую,—двигаются вперед с тем, чтобы как можно скорее освободить перекресток. При желтом цвете воспрещается транспорту выезжать на перекресток и пешеходу сходить с тротуара.

Светофоры устанавливаются простые и комбинированные:

а) простые, как, например, на перекрестке пр. 25 Октября и ул. Герцена, стоит один светофор 4-сторонний, имеющий на каждой стороне 3 цвета, как описано выше. Такой светофор регулирует движение всех видов транспорта и пешеходов;

б) сложные или комбинированные, как например, на перекрестке пр. 25 Октября и ул. 3 Июля, где установлены 3 вида светофоров: первый для трамвая, подвешенный на центре перекрестка, над рельсами, второй — для безрельсового транспорта, подвешенный над серединой улицы между тротуаром и трамвайными рельсами, третий—для пешеходов, подвешанный над пешеходными дорожками.

Количество цветов и их значение на этих светофорах одинаковы, причем они обязательны для определенного вида движения, регулируемого соответствующим светофором.

Специальный светофор такого типа для трамвая 4-сторонний и может иметь

3, 2 или 1 зеленых цвета, в зависимости от разветвлений линий трамвая, один красный цвет и один желтый. У такого светофора могут быть следующие положения: а) один зеленый с правой стороны, при таком положении трамвай поворачивает направо; б) один зеленый посередине светофора, — трамвай идет прямо; в) один зеленый с левой стороны светофора,—трамвай идет с поворотом налево.

Специальный светофор такого типа для безрельсового транспорта односторонний. На нем имеются — 3 зеленых, 3 красных и 1 желтый цвета. Положения такого светофора могут быть: а) один зеленый цвет на правой стороне светофора, средний и левый красные, — безрельсовый транспорт может делать поворот направо, а движение прямо и поворот налево — запрещаются; б) один зеленый цвет по середине светофора, а правый и левый красные—безрельсовый транспорт может двигаться прямо, а повороты налево и направо запрещают-

ся; в) два зеленых—средний и с правой стороны, а левый красный — безрельсовый транспорт может делать поворот направо и движение прямо, а поворот налево запрещен; г) три зеленых цвета—движение безрельсового транспорта разрешается прямо, направо и налево; д) три красных цвета — движение безрельсовому транспорту закрыто во всех направлениях.

Специальный светофор такого типа для пешеходов—2-сторонний. С каждой стороны навстречу пешеходным потокам имеется по три цвета: а) зеленый цвет означает—„свободный путь, можно идти“; б) желтый цвет означает—„если ты сошел с панели к центру улицы, то движением вперед необходимо быстро очистить перекресток“; в) при желтом цвете сходить с тротуара (панели) на мостовую воспрещается; г) красный цвет означает—„путь пешеходам закрыт“.

§ 52. На пересечениях путей, где нет сигналистов, вагоновожатый обязан соблюдать следующие правила:

а) при отсутствии вагонов на пересекающей улице вагон свободно проходит пересечение;

б) в случае нахождения вагонов на пересекающей улице первым проходит вагон с высшим номером маршрута. Одновременно проходит пересечку и встречный вагон того же направления;

в) в случае если вагон с меньшим номером маршрута оказался готовым к отправлению раньше, чем вагон с большим номером маршрута; вагоновожатый первого подает сигнал в виде трех отрывистых звонков. При согласии к пропуску со стороны вагоновожатого на вагоне с большим номером, последний дает один отрывистый звонок.

§ 53. В пунктах, где пересечение путей производится вагонами, идущими через узел с хода, и где при этом имеется плохая видимость этих вагонов, установлена сигнализация, действующая следующим образом:

а) сигнализация состоит из специального фонаря с красным стеклом и авто-

матически действует от проходящего вагона;

б) в пунктах, где установлена такая сигнализация, преимущественное право прохода через пересечение оставляется за вагонами, идущими с хода в прямом направлении, т. е. тем вагонам, которые сигнализируют о своем приближении к пересечке;

в) вагоны, которым подается сигнал, не имеют права входа на пересечение, пока горит красный сигнал и пока через пересечение не прошел вагон прямого направления;

г) в тех случаях, когда вагон, которому подается сигнал, имея впереди свободный путь прямого направления (красный сигнал не горит), въехал уже на пересечку или приближается к ней, подходящий в это время к пересечке вагон прямого направления останавливается и пропускает через пересечку вагон, выехавший из кривой.

§ 54. В пункте пересечений с централизованным управлением стрелками, как

напр: угол ул. Р. Люксембург и проспект К. Либкнехта, или на Сенной пл. установлена сигнализация, действующая следующим образом:

а) сигнализация состоит из аппарата управления, установленного в павильоне и сигнализационных фонарей на специальных столбах, установленных на каждом из четырех углов;

б) каждый фонарь имеет три лампы, расположенные в верхней части фонаря, и четвертую — по средине в нижней чати фонаря;

в) первые три лампы—зеленого цвета, четвертая лампа—красного цвета;

г) каждая из трех зеленых ламп соответствует одному из трех возможных направлений движения через узел:

крайняя правая—движение вправо,
крайняя левая—движение влево,
средняя—прямо,
нижняя красная—запрещающая всякое движение;

д) стрелки на всех четырех узлах электрофицированы и переводятся в то

3*

или другое направление при помощи аппарата управления из павильона;

е) направление стрелки на каждом из узлов соответствует определенному зеленому сигналу:

стрелка влево—левый сигнал,
стрелка вправо—правый сигнал,
стрелка прямо—средний сигнал.

ж) сигнал, дающий право на движение через пересечку, представляет из себя зажигающуюся лампочку зеленого цвета.

Сигнал, запрещающий движение через пересечку, — зажигающуюся лампочку красного цвета;

з) вагоновожатый не имеет права двигаться через узел, пока горит красный цвет, и трогается с остановки лишь тогда, когда появился зеленый сигнал и обязательно того направления, в которое вагоновожатый должен ехать, так как неправильный сигнал, как указано в п. е, указывает и неправильное положение пера стрелки;

и) во всех случаях, когда вагон идет в неизвестном для сигналиста направлении (при выпуске и спуске вагонов, служебные, грузовые и т. п.), вагоновожатый (слесарь), управляющий таким вагоном, обязан движением руки показать сигналисту нужное ему направление.

§ 55. В целях избежания столкновений с пожарным обозом при выезде его из зданий пожчастей, установлена сигнализация, состоящая из фонарей с красным стеклом и белой пожарной каской с факелами и надписью „стоп“.

Устанавливается следующий порядок пользования означенной сигнализацией:

а) в момент тревоги дежурный пожарный у колокола включает рубильник и таким образом зажигает сигнальные фонари;

б) вагоновожатые при появлении сигнала обязаны немедленно останавливать вагоны;

в) если вагон в момент тревоги находится на участке между сигналами,

то при звуке тревожного колокола, вагоновожатый должен быстро проходить мимо ворот пожарной части, непрерывно подавая звонки и стараясь очистить путь для пожарного обоза, пожарный же обоз не должен въезжать на трамвайные пути, пока оказавшийся между сигналами вагон трамвая не прошел мимо пожарной части;

г) в случае, если вагон в момент тревоги находится от сигнального фонаря с красном стеклом на расстоянии менее, чем полпролета при буксовом пути, что не дает возможности вагоновожатому остановить вагон у сигнала,—вагоновожатый и пожарный обоз поступают так же, как указано в п. „в".

§ 56. На пересечениях железнодорожных путей с путями трамвая вагоновожатый должен соблюдать следующие правила;

а) все имеющиеся пересечения ограждены специальными устройствами (шлагбаумами), на которых установлен сигнал: красный цвет, запрещающий дви-

жение через пересечение или же светофор с красным и зеленым сигналами;

б) путь для вагонов трамвая через пересечку свободен исключительно в том случае, если шлагбаумы открыты;

в) трамвай, подходя к пересечению, останавливается, и вагоновожатый, в этом случае, не имеет права двигаться к пересечению, пока не убедится в том, что шлагбаум открыт для проезда;

г) вагоновожатый не имет права въезжать на пересечение и в том случае, если шлагбаумы не закрыты еще полностью, но закрываются, т. е. переводятся в заграждающее положение;

д) при подходе к пересечению и во время прохода через пересечение вагоновожатый должен подавать все время звонок, обращая внимание на пересекающие железнодорожные пути, со скоростью 8 км в час;

е) вагоновожатый подчиняется всем сигналам, подаваемым ему переездными сторожами к остановке вагона,

как то: фонарем, флажком, гудком, жестом руки или светофором.

V. Езда на одноколейных участках

§. 57. На однопутных участках пути производится езда по „путевкам“, вследствие чего запрещается въезд на однопутный участок пути, расположенный между двупутным участком и первым разъездом, если на вагоне нет путевки.

VI. Езда при тяжелой погоде

§ 58. Во время тумана вагоновожатый должен постоянно подавать резкие короткие звонки.

§ 59. В темное время и во время тумана вагоноважатый должен зажигать сигнальные фонари и буферный спереди вагона.

§ 60. При дожде и во время оттепели, когда выбоины и провалы заполняются водой, вагоновожатый должен проезжать места скопления воды тихим ходом.

§ 61. Во время грозы необходимо включать освещение, во избежении порчи моторов при ударах молнии.

§ 62. Если при пуске вагона в ход колеса буксуют, вагоновожатый обязан выключить ток и вновь включать постепенно, посыпая рельсы песком. Такое переключение нужно делать до тех пор, пока вагон не пойдет нормальным ходом, при этом контроллер нужно включать с выдержкой на положениях, посыпая рельсы песком.

§ 63. Если при очень сильном торможении воздушным тормозом на быстром ходу вагон будет подаваться вперед с невертящимися колесами (юзом), то вагоновожатый обязан немедленно поступить следующим образом: выпустить немного воздуха из тормозного цилиндра, чтобы дать колесам повернуться и подать на рельсы песок, а затем вновь тормозить воздушным тормозом.

§ 64. При очень тяжелом снеге необходимо включать ток медленно, выдерживая по 2½ сек. на каждом положении контроллера.

§ 65. При общем буксовом пути, тумане и тяжелом снеге выполнение

заданного по расписанию пробега не обязательно, соблюдая правила, указанные в §§ 23 и 26.

VII. Езда при разных препятствиях на линии

§ 66. Места обозначенные особыми знаками: зеленым флажком, фонарем зеленого света, напр., при исправлении путей, мостовой, канализации и пр., следует проезжать тихим ходом (5 км. в час), подавая предупредительные звонки.

§ 67. Если на рельсах или на пути находится какой-либо предмет, который может повредить вагон или причинить сход с рельс, то необходимо остановить вагон и удалить с путей препятствие.

§ 68. Если вагоновожатый заметит на пути или близ пути препятствие (человек, экипаж, телега), могущее помешать проходу вагона, то он должен выключить ток, подавая одновременно предупредительные звонки. Если, несмотря на сигналы, препятствие продолжает оставаться на пути, то необходимо начать тормозить вагон с таким расчетом,

чтобы вагон остановился, не доезжая до препятствия не менее 10 м. (длина вагона).

§ 69. При внезапном появлении препятствия на пути (человек, экипаж) или при тревожном звонке с моторного или прицепного вагона, вагоновожатый должен экстренно затормозить вагон.

§ 70. При экстренном торможении вагоновожатый обязан поступать следующим образом:

а) быстро выключить контроллер на „стоп";

б) поставить одновременно воздушный тормоз на экстренное положение с песком и электрический тормоз на 1-ое положение, после чего электрический тормоз переводить на крайнее положение с выдержкой по положениям. Общее время перевода электрического тормоза от положения „стоп" до крайнего тормозного положения должно составлять при больших скоростях около 6 секунд и при средних скоростях около 3 секунд;

§ 71. При экстренном торможении

при буксовых путях, вагоновожатый должен поступать следующим образом:

а) быстро выключить ток;

б) поставить ручку контроллера на 1-ое или 3-е тормозное положение, смотря по расстоянию от препятствия, одновременно посыпая рельсы песком с 1-го положения воздушного тормоза.

§ 72. При экстренном торможении, но при неисправности воздушного тормоза или при отсутствии такового (на вагонах оборудованных только электрич. тормозом), вагоновожатый должен:

а) быстро выключить ток;

б) поставить рукоятку контроллера сразу на 3-е тормозное положение и после небольшой выдержки переводить на полный электрический тормоз с расчетом, чтобы не получился „юз“;

в) затягивать цепь ручного тормоза.

§ 73. При экстренном торможении, но при неисправности воздушного и ручного тормозов, вагоновожатый должен:

а) выключить ток;

б) задерживаясь на положениях, поставить большую рукоятку контроллера на последнее тормозное положение.

§ 73а. При экстренном торможении, но при неисправности электрического тормоза на вагонах, оборудованных только электрическим тормозом, вагоновожатый должен немедленно приводить в действие ручной тормоз с посыпкой рельс песком.

§ 74. Езда по левому пути допускается лишь на небольшом протяжении до первого узла, где можно перекантоваться, и в совершенно исключительных нижеследующих случаях:

а) когда на правом пути производится ремонт, и лицо заведующее ремонтом, направит вагон по левому пути;

б) когда по левому пути направит вагон линейный агент.

При движении по левому пути запрещается переходить на параллельное включение моторов.

§ 75. Запрещается подавать вагон задним ходом без крайней надобности. Если вагоновожатому требуется подать вагон назад, то он должен перейти на другую площадку. Если при этом вагон идет прицепками вперед, то вагоновожатый может дать ход назад только после того, как кондуктора моторного и прицепных вагонов откроют все двери, кондуктор задней прицепки станет подавать сигналы звонком с передней по ходу вагона площадки. При движении вагона назад кондуктор моторного вагона должен поддерживать бугель.

VIII. Кантовка и сцепка вагона

§ 76. Кантовка вагонов производится в двух случаях:

а) когда нужно вернуть весь поезд в обратном направлении, т. е. сделать возврат;

б) когда нужно обернуть один моторный или прицепной вагон другой площадкой вперед с тем, чтобы весь поезд

продолжал свое движение в прежнем направлении.

§ 77. Возврат поезда можно сделать лишь при наличии треугольника или двух переходов.

§ 78. При наличии треугольника возврат поезда состоит из трех движений, из которых два выполняются по правому пути, а одно по левому пути прицепкой вперед.

§ 79. Так как движение по левому пути прицепкой вперед является самым опасным, то маневры по возврату поезда нужно делать в таком порядке, чтобы движение по левому пути производилось в наиболее безопасном направлении.

Такими направлениями являются:

а) направление к участку, на котором нет движения вагонов, или таковое незначительно;

б) кратчайшее направление.

§ 80. Чтобы сцепить вагоны, вагоновожатый обязан поступать следующим образом.

а) за 10 метр. до вагона, к котором[у] нужно подойти, уменьшить скорост[ь] движения до 5 км. в час (скорость пе[ре]шехода), тормозя при этом ручным тор[]мозом;

б) остановиться в расстоянии 1 метр[а] до вагона;

в) подтормозить вагон ручным тор[]мозом и по сигналу сцепщика подават[ь] вагон, ставя большую рукоятку конт[]роллера не далее первого положени[я] и сейчас же на „стоп";

г) подойдя вплотную к вагону, ваго[]новожатый должен наблюдать за пра[]вильностью сцепки вагонов, заключаю[]щейся в том, чтобы:

1) сцепка полностью вошла в буфер и была бы хорошо заложена штырем [и] правильно поставлена скоба;

2) соединительные рукава, воздушно[]го тормоза в головках были бы плотн[о] соединены с прокладкой резиновог[о] кольца.

На вагонах, оборудованных электри[]ческим тормозом, головки электрически[х]

шлангов должны быть плотно вставлены в междувагонную коробку и закреплены,

3) краны на соединительных рукавах были бы открыты;

4) штепсельное соединение правильно сделано;

5) боковая сетка повешена;

6) в темное время переключен буферный фонарь;

7) на вагонах с лобовыми сетками, необходимо при сцепке обратить внимание на правильное положение всех приборов сетки.

Примечание. При взятии на сцепку (на буксир) моторного вагона, кроме вышеизложенного, должна быть снята с прицепляемого моторного вагона ручка крана машиниста после того, как вагон отторможен, кран машиниста поставлен на перекрышку и оттянут бугель.

д) После сцепки пробовать воздушный тормоз.

Г. Обращение с оборудованием вагона

I. Необходимая осторожность с обращением оборудованием

§ 81. Бугель при движении вагона всегда должен быть наклоненным к задней по ходу вагона площадке. При перемене движения вагона надлежит переводить бугель.

Запрещается переводить бугель под кронштейном.

Кондуктор должен помогать вогоновожатому переводить бугель, перетягивая его веревкой в другое положение.

В случае необходимости подвинуть немного вагон назад с тем, чтобы потом опять ехать в прежнем направлении, можно не переводить бугеля, но при этом кондуктор должен оттягивать бугель, когда тот проходит под держателем (см. § 75). Кондуктор несет ответственность за поломку бугеля, если ему сделаны соответствующие указания со стороны вагоновожатого.

§ 82. Запрещается прикреплять к бугелю, вместо веревки проволоку.

§ 83. Воспрещается включать и выключать автомат и рубильник ударами кулака или какого-либо предмета по рукоятке, заклинивать или привязывать автомат.

При невозможности выключить автомат или рубильник надлежит оттянуть бугель.

§ 84. Не допускается останавливать большую рукоятку контроллера на промежуточных положениях между метками, так как из-за плохого контакта можно сжечь пальцы и сектора контроллера (вольтова дуга).

§ 85. При выключении тока вагоновожатый обязан сразу быстро перевести большую рукоятку контроллера на метку „стоп".

§ 86. Воспрещается без надобности снимать кожух контроллера. Вслучае необходимости открыть контроллер предварительно нужно выключить автомат и оттянуть бугель.

§ 87. Вагоновожатый не должен допускать давление сжатого воздуха выше $3^1/_2$ атм.

§ 88. На вагонах, оборудованных предохранительными сетками, вагоновожатый должен руководствоваться следующими правилами действия сетки.

1. Сетка состоит из следующих частей на каждой площадке:

а) передняя лобовая занавеска спереди вагона под лобовым брусом;

б) задняя подхватывающая сетка перед тележкой;

в) передаточный механизм от лобовой занавески к подхватывающей сетке;

г) педаль для поднятия упавшей сетки с защелками слева от контроллера.

2. Приемка вагона вагоновожатым

При приемке вагона вагоновожатый должен убедиться что:

На задней площадке:

1) поднята внутрь лобовая занавеска;
2) поднята подхватывающая сетка;
3) защелкнута педаль.

На передней площадке:

1) опущена и вертикально висит лобобовая занавеска;
2) поднята подхватывающая сетка;
3) педаль находится в нижнем положении и задвижка вытащена с педали;
4) Проверка механизма сетки.

Ударом ноги в лобовую занавеску привести подхватывающую сетку к падению и вновь поднять ее педалью.

3. Действие сетки

Когда человек или другое препятствие находятся на путях, лобовая занавеска, наезжая на него, поднимается и этим освобождает заднюю сетку, которая падает и подхватывает человека. При этом выскакивает педаль.

4. Кантовка вагона

а) При кантовке вагона необходимо:

На площадке, которая была ранее передней и должна стать задней: защелкнуть педаль, для чего нажать на нее ногой и руками задвинуть задвижку на педаль.

На площадке, которая была ранее задней и должна стать передней:

1) нажав на педаль ногой, освободить ее, вытащив задвижку из-под педали;

2) убедиться в том, что лобовая занавеска висит вертикально, а подхватывающая сетка поднята.

б) Проверка механизма.

Ударом ноги в лобовую занавеску привести подхватывающую сетку к падению и вновь поднять ее педалью.

5. Правила пользования сеткой при езде

а) Если во время движения вагона педаль выскочит, что просходит при падении сетки, немедленно остановить

вагон, вновь поднять педалью подхватывающую сетку и, сойдя с вагона, убедиться в том, что лобовая занавеска висит вертикально, а подхватывающая сетка поднята;

б) Обращать внимание, нет ли на путях камней или других предметов, за которые могла бы задевать занавеска, приводя к падению и возможной порче сетку; таковые препятствия вожатый должен устранить, остановив вагон.

Если вожатый заметил, что островки у остановок для ожидающих пассажиров (рефюжи) или другие сооружения близь путей цепляют за занавеску, то он должен об этом обязательно занести в вагонную книжку.

II. Обнаружение и исправление возникающих повреждений

§ 89. Если вагон не трогается с места на первом положении контроллера, то нужно поставить ручку на 2-ое положение. Если же, несмотря на это вагон не трогается, то вагоновожатый обязан не-

медленно поставить большую рукоятку на „стоп“ и приступить к выяснению причин остановки вагона. Переход на 3-е положение контроллера в этом случае не допускается.

§ 90. Имеются следующие три основные группы причин нетрогания вагона с места:

а) отсутствие тока (вагон мертвый);

б) при наличии тока колеса вагона не провертываются, хотя вагон вздрагивает;

в) при наличии тока в моторах и их вращении колеса вагона не вращаются.

§ 91. Если налицо 1-я группа причин, вагоновожатый должен включить лампочки (освещение), чтобы узнать, есть ли ток в рабочем проводе и проходит ли ток в бугель.

§ 92. Если лампочки загораются, то это служит доказательством того, что ток есть в рабочем проводе; тогда вагоновожатый обязан по порядку проверить:

а) не выключен ли автомат.

б) не испортился ли один из моторов.

Примечание. Определяется переключением моторов.

в) исправен ли контроллер в отношении прохождения тока (не отошел ли палец, не выпал ли провод из клеммы и т. п.)

§ 93. Если лампочки не загораются, то вагоновожатый обязан проверить:

а) движутся ли другие вагоны;

б) касается ли бугель рабочего провода;

в) не стоит ли бугель под деревянным вкладышем изолятора воздушной сети;

г) не обледенел ли рабочий провод (зимою);

д) не стоят ли колеса на песке или снеге (изоляции).

§ 94. Если будет установлено, что нет тока в рабочем проводе и при уверенности, что освещение в вагоне исправно, вагоновожатый обязан включить свет и ждать, пока лампочки не загорятся, чтобы своевременно установить

момент подачи тока в рабочий провод. Запрещается в этом случае вместо включения освещения ставить большую рукоятку контроллера на 1-ое положение.

§ 95. Если бугель становится вертикально, не доставая до воздушного провода, то нужно по возможности выгнуть контакт бугеля.

§ 96. Если по какой-либо причине бугель не приходится под воздушным проводом, но не очень далеко остает от него, то можно установить контакт, прикрепив к бугелю ломик или какой-нибудь другой металлический предмет.

Езда с таким контактом на большем протяжении воспрещается. Прикреплять ломик или другой металлический предмет к контакту бугеля можно только при опущенном бугеле.

§ 97. Если обледенел провод, то вагоновожатый, спустив несколько раз дугу, заставляет ее ударить по проводу и сбить лед.

§ 98. Если дуга станет под деревянным вкладышем изолятора, то вагоно-

вожатый или кондуктор обязан подтянуть дугу за веревку по движению, чтобы получился контакт между проводом и дугой, затем вагоновожатый должен включить большую рукоятку контроллера до 1-го положения и подвинуть вагон вперед.

Примечание. Если при этом не удастя перевести бугель вперед или, если не получается контакта бугеля с рабочим проводом, то надлежит сзади идущим вагоном сдвинуть вагон из под изолятора. В случае отсутствия сзади идущего вагона вагоновожатый должен влезть на крышу своего вагона, передвинуть бугель, поставить таковой по ходу вагона.

§ 99. Если поезд станет всеми колесами на слой песка или снега, то вагоновожатый обязан соединить буфер с рельсом (сперва рельс, потом буфер) каким-либо металлическим предметом (ломиком), после чего вагоновожатый включает большую рукоятку контроллера и подвигает вагон вперед,

Примечание. Прежде-чем включить ток, вожатый обязан предупредить кондуктора и пассажиров, чтобы они, находясь на улице (на земле), не дотрагивались до вагона, во избежение ожога или удара.

§ 100. При 2-й группе причин (вагон вздрагивает и не идет), вожатый должен обратить внимание:

а) не заторможен ли вагон воздушным или ручным тормозом на моторном или прицепном вагонах, т. е. находятся ли колодки на положенном расстоянии от бандажей;

б) не попал ли посторонний предмет (болт, гайка) в контррельс;

в) не сломался ли зубец шестерни и не застрял ли он в ней.

§ 101. Наконец, при 3-й группе причин, т.е. при том условии, что мотор вращается, а вагон не трогается с места, вожатый должен немедлено переключить моторы т. е. выключить один из больных моторов, так как в этом случае имеет

место отсуствие сцеплений маленькой шестерни, насаженной на ось мотора, с шестерней, насаженной на ось вагона (сработалась или выпала шпонка).

§ 102. Если вагон двигается рывками, то это может происходить вследствие того, что ослабли пружины у кулис в основании бугеля. Слабость пружин можно определить, притягивая бугель за веревку — при слабых пружинах бугель легко опускается вниз. О случае нужно заявить дежурному по движению и дежурному слесарю.

§ 103. Если бугель дергает за держатели воздушного провода, что видно по сильному колебанию проводов впереди вожатого, то следует остановить вагон, посмотреть, нет ли прореза в контакте или перекоса бугеля и о случае заявить дежурному по движению и дежурному слесарю, ведя до этого вагон осторожно, и в случае надобности перебросить веревки на правую сторону вагона и поручить кондуктуру оттягивать бугель под каждым кронштейном.

§ 104. В случае провисания провода или его обрыва так, что он может коснуться проходящих или проезжающих по улице, нужно принять меры к недопущению проходящих и проезжающих к месту провисания провода до прибытия бригады воздушной сети, которую надлежит вызвать по телефону.

§ 105. В случае падения на воздушный провод телефонного или какого-нибудь другого провода, нужно это место также оградить от проходящих и проезжающих, так как провод, прикасающийся к воздушному проводу так же опасен, как и воздушный провод. Для снятия провода надлежит вызвать бригаду воздушной сети (см. § 104).

§ 106. При частом выпадении автомата нужно посмотреть не затормаживается ли вагон, хорошо ли отходят колодки и включать ток с большой выдержкой по положениям.

§ 107. При необходимости осмотреть пальцы контроллера или выключить один из моторов (в тех системах мото-

ров, кои выключаются внутри контроллера, как напр. Вестингауза, ВКЭ), вагоновожатый обязан предварительно выключить автомат или рубильник и оттянуть бугель во избежание получения удара или ожога. При этом вожатый должен тщательно следить за тем, чтобы не попали в контроллер грязь или посторонние предметы, так как от этого может сгореть контроллер.

§ 108. Если воздушный тормоз дает утечку в соединительном рукаве, то необходимо закрыть соединительный кран и тормозить одним моторным вагоном до прибытия на конечный пункт, где необходимо заявить об этом слесарю для исправления.

III. Отправка неисправного вагона в парк

§ 109. Совершенно недопустимо, чтобы вожатый первой смены оттягивал исправление вагона до второй смены и сдавал товарищу заведимо неисправный вагон.

§ 110. Неисправный вагон снимается с линии путем доведения его в парк или пункт исправления вагонов на линии либо самостоятельно, либо взятием на буксир. Снять вагон с линии вагоновожатый может только по распоряжению линейного агента или слесаря.

§ 111. В первом случае, т. е. не беря вагон на буксир, неисправный вагон может быть снят при следующих обстоятельствах:

а) если сгорит или испортится один из моторов;

б) если испортится один из контроллеров (заскакивание пальцев, слабое давление пальцев на сектор);

в) если не действует два или один из трех тормозов;

г) если на вагонах, оборудованных электрическим тормозом не действует один из них: ручной или электрический;

д) если лопнет или потеряется одна из колодок, в силу чего произойдет перекос тормозных рам;

е) если будет сильно греться букса;

ж) если при сильно буксовом пути совсем не работают песочницы на передней площадке и вагона нельзя скантовать, или не работают все четыре песочницы;

з) если не действует ни воздушный ни ножной звонок;

и) если часто выпадает автомат.

Премечание. При езде на одном моторе следует включить ток, с выдержкой по 4,5 сек. на каждом положении.

§ 112. Вагон может быть снят с линии путем буксирования его в следующих случаях:

а) поломка бугеля;

б) испортится автомат или рубильник (оба автомата);

в) испортятся оба мотора.

г) испортятся оба контроллера;

л) поломка или порча реостатов, разъединение проводов реостатов;

е) соединение проводов в контроллере (короткое замыкание, горение проводов, вспышки);

ж) при серьезной поломке вагона после наезда;

з) при поломке оси вагона или соскакивания бандажа с колеса (при помощи служебной тележки);

и) когда рукоятку контроллера нельзя поставить на „стоп" сездового положения;

к) когда ручку контроллера после электрического торможения нельзя поставить на „стоп".

Примечание: 1. В последнем случае предварительно до буксирования необходимо разомкнуть цепь между контроллером и мотором путем выключения моторов или изолированием соответствующих пальцев от секторов или вынутием по паре щеток из моторов.

Примечание 2. Во всех случаях буксировки вагона надлежит оттянуть бугель у буксируемого вагона.

§ 113. При отправлении вагона в парк вожатый обязан требовать от линейного агента или слесаря, отправляющего вагон, подписи в листке вожатого, точного указания времени отправления и неисправности вагона.

§ 114. По прибытии в парк вожатый обязан лично указать неисправность вагона.

Д. Оформление случаев на линии

§ 115. При несчастных случаях с людьми на линии, вагоновожатый обязан поступать следующим образом.

§ 116. После остановки вагона не двигать его до извлечения пострадавшего из-под вагона. С этой целью следует оттянуть бугель.

§ 117. Осмотреть попавшего под вагон, убедиться нельзя ли вытащить его из-под вагона собственными силами, не причинив ему новых повреждений. Если нельзя, то немедленно вызвать пожарную команду.

Примечание. В зависимости от места нахождения попавшего под вагон он может быть вытащен, либо сбоку вагона, разломав предварительно боковой щиток, либо через люк внутри вагона.

§. 118. После освобождения пострадавшего из-под вагона, вожатый должен немедленно сдать его линейному агенту или постовому милиционеру, для отправки в больницу.

§ 119. В случае, если ни линейного агента, ни милиционера вблизи не окажется, то вагоновожатый обязан немедленно забрать пострадавшего (независимо ранен или мертв) к себе на площадку и довезти до ближайшего агента или милиционера. Если вагон удаляется от ближайшей больницы, то пострадавшего надо поместить на встречный вагон, не погружая на свой.

§ 120. Вместе с этим вагоновожатый обязан записать имя, отчество, фамилию и адрес лиц, присутствовавших при

случае, как из числа пассажиров вагона (на площадке и внутри), так из числа находящихся на улице.

Примечание. Непредставление вагоновожатым свидетелей несчастного случая лишает возможности установить истинную картину происшествия.

§ 121. О всяком несчастном случае вожатый обязан немедленно донести ближайшему линейному агенту.

§ 122. При столкновении вагона с экипажем (автомобиль, извозчик, ручная тележка и т. п,) вагоновожатый обязан поступить следующим образом:

§ 123. Записать номер жестянки и другие отличительные признаки экипажа, адрес и принадлежность экипажа, а также адрес, имя, и фамилию шоффера, извочика и т. д. и повреждения, полученные экипажем при столкновении.

§ 124. Осмотреть вагон, чтобы убедиться, в каком он состоянии.

§ 125. Записать имя, отчество, фамилию и адрес свидетелей, присутствовав-

ших при столкновении, как из числа пассажиров вагона и экипажа, так из числа лиц, находящихся на улице.

§ 126. О всяком случае столкновения вагоновожатый обязан донести ближайшему линейному агенту.

§ 127. Вагоновожатый должен отметить все обстоятельства, при которых произошло столкновение для того, чтобы в дальнейшем линейный агент в своем донесении по поводу столкновения мог сообщить полную картину присшедщего столкновения. В темное время особенно нужно отметить, был ли освещен экипаж и горел ли задний сигнальный фонарь.

§ 128. В случае, если при столкновении с экипажем произойдет несчастный случай с пассажирами этого экипажа, то вагоновожатый, кроме изложенных правил о столкновении, должен руководствоваться и правилами о несчастном случае (см. §§ 115 и 121).

§ 129. Воспрещается при несчастном случае и наезде уезжать с места произ-

шествия, не оказавши помощи пострадавщему и не оформивши случая.

Е. Сдача вагонов в парке

§ 130. Получив отметку линейного агента об отправлении в парк, вагоновожатый, следуя на парковом рейсе, должен управлять вогоном по всем правилам езды нормального движения, соблюдая все обязательные остановки.

§131. Подъезжая к парку, вагоновожатый должен быть особенно внимателен к расположению входных стрелок, а также и удалить из вагонов всех посторонних лиц.

§ 132. В случае необходимости производства манервов для установки вагона на указанное место, вагоновожатый должен быть чрезвычайно внимательным управляя вагоном, переходя всякий раз на тот контроллер, который является головным по направлению движения.

§ 133. Въехав на территорию парка, вагоновожатый должен продвигаться к сараям тихим ходом.

§ 134. При въезде в сарай, вагоновожатый должен непрерывно звонить, имея в виду, что на путях или в траншеях может быть обслуживающий рабочий персонал.

§ 135. Установив вагон на указанное приемщиком место, вагоновожатый должен поставить оба крана машиниста на положение экстренного торможения и затем на перекрышку, не оттормаживая, выключить автомат и рубильник, снять ручки контроллера и крана машиниста и приступить к сдаче вагона.

§ 136. При сдаче вагона вагоновожатый должен указать приемщику на все неисправности вагона, замеченные при работе на линии и должен убедиться, что состояние вагона соответственным образом приемщиком отмечено.

§ 137. Сдав затем ручки контроллеров и крана машиниста. а также и остальные принадлежности к вагону, вагоновожатый может считать свою работу законченной.

§ 138 Строго воспрещается вожатому уходить с вагона до установки его на указанное место и оставлять вагонный сарай до полной сдачи вагона и его принадлежностей.

При этом вагоновожатый обязан, по мере необходимости, произвести сцепку своего вагона со спускными прицепками, приведенными в парк служебным вагоном.

Нач. Сектора Движения
Треста „Лентрамвай“ *И. Моргунов.*

20 февраля 1933 г.

ВАГОНОВОЖАТЫЙ,

будь экономнее в расходовании электрической энергии

Соблюдай следующие правила:

1. Сохраняй назначенное время пробега.
2. Включай контроллер правильно, предварительно оттормозив вагон.
3. Не останавливайся долго на положениях с сопротивлениями.
4. Не спеши включить контроллер до тех пор, пока есть препятствие перед твоим вагоном на расстоянии по крайней мере одного пролета.
5. Между остановками старайся включать ток только один раз.
6. Выключай по знаку перед остановкой и без опоздания перед препятствием, стрелками и закруглением,

7. Старайся, выдерживая время пробега, вагон возможно большее время двигать без тока—только инерцией, придерживаясь знаков выключения тока.

8. Давай предупреждающие сигналы своевременно.

9. Возможно меньше трать времени на остановках и понуждай кондуктора давать своевременно сигналы.

10. Поезд, идущий тяжело, проверь на зажатие колодок в моторном и прицепном вагонах и заяви о тяжести хода на линии и в парке.

11. Не переходи на параллельное положение, если участок впереди тебя не свободен.

12. Наблюдай за тем, чтобы зря не горел свет в вагоне и в остановочных фонарях.

13. Приведя вагон в парк и поставив его на место, оттяни бугель.

Ответств. ред. А. Рублев.

Техн. ред. Р. Гольдарбейтер.

Ленгорлит № 7637. Время сдачи в набор 3/III. Колич. листов 4¾. Подпис. к печати 27/III. Станд. формат бумаги 73×104. Колич. бум. лист. 2⅝. Общее колич. знаков на бумажн. листе 100 000. Заказ 829. Тираж 10.000 экз.

1-я тип. изд. Ленинград. Облисполкома и Совета. 2 Советская, 7.

БЕСПЛАТНО